



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 64]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मई 25, 2000/ज्येष्ठ 4, 1922

No. 64]

NEW DELHI, THURSDAY, MAY 25, 2000/JYAISTHA 4, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 25 मई, 2000

सं. टीएएमपी/108/99-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड द्वारा किए गए आवेदन-पत्र का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/108/99-सीपीटी

मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड

...

आवेदक

बनाम

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

...

प्रतिवादी

आदेश

(मई, 2000 के 12वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड से प्राप्त दिनांक 1 सितम्बर, 99 और 10 सितम्बर, 99 के आवेदन पत्रों से संबंधित है, जिनमें उनके तटीय पोतों (एमटी. नालोन और एमटी. ऋचा) को कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) और हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) द्वारा 'विदेश जाने वाले पोत' की दर पर भारित किए जाने का उल्लेख किया गया है। उन्होंने उल्लेख किया है कि ये दोनों पोत महानिदेशक (नौवहन)

द्वारा जारी तटीय लाइसेंस के आधार पर निर्धारित तटीय मार्ग पर चलते हैं। इनमें कार्गो पारादीप टर्मिनल के आईओसीएल तट स्थित टैंकों से लादा जाता है और बज-बज में आईओसीएल तटीय टैंकों में उतारा जाता है। सीपीटी और एचडीसी इन पोतों को विदेश जाने वाले के रूप में वर्गीकृत कर रहे हैं और उसी के अनुसार प्रशुल्क वसूल कर रहे हैं।

2. ऐरो गागलों की जांच-पड़ताल के लिए निर्धारित पद्धति के अनुसार सीपीटी रो गैरार्स गरकेटर लाइन्स लिमिटेड के आवेदन पत्रों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुसंधान किया गया था।

सीपीटी की संबंधित टिप्पणियां निम्नलिखित हैं :-

- (i) सीपीटी का दरों का मान टीएएमपी की दिनांक 1 जुलाई, 98 की अधिसूचना सं० टीएएमपी/2/97-एमपीटी द्वारा अधिकृत कर दिया गया है।
- (ii) पूर्वोक्त अधिसूचना के पैराग्राफ 3(iii) में उल्लेख है कि, "ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरों की वसूली लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय वस्तुओं का लदान आरंभ करने के समय से की जाएगी।"
- (iii) परिवर्तित तटीय पोत तटीय मेरीन दरों का तभी लाभ उठा सकता है, यदि वह तटीय वस्तुओं की ढुलाई करता है।
- (iv) सीमाशुल्क अधिनियम में तटीय वस्तुओं की परिभाषा दी गई है।
- (v) इन मामलों में पोतों ने अन्य भारतीय पत्तन से कलकत्ता/हल्द्वारा को विदेशी कार्गो की ढुलाई की है।
- (vi) तटीय और विदेशी पोतों से विभेदक दरें वसूल करने की पूरी कार्यवाही तटीय वस्तुओं को कुछ आर्थिक रियायत देने से संबंधित है।
- (vii) इन परिस्थितियों में विदेश जाने वाले पोतों पर लागू समुद्री प्रभार ही इन पोतों पर भारित किए गए हैं।

4. सीपीटी के उत्तरों से देखा जा सकता है और यह पता चलता है कि यह समस्या स्पष्टतया प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 98 के आदेश में प्रयुक्त "तटीय वस्तुएं" शब्द से उत्पन्न हुई है, जिसमें प्राधिकरण ने प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ पोतों का 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' के रूप में वर्गीकरण करने की प्रणाली निर्धारित की थी।

5. प्राधिकरण का उल्लिखित आदेश चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से संबंधित एक मामले के संदर्भ में 2 जून, 98 को पारित किया गया था। यद्यपि, आदेश में विशेष रूप से उल्लेख किया गया था कि उसमें निर्धारित वर्गीकरण की प्रणाली सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए थी, फिर भी अभी तक कुछ पत्तनों के मन में उनके मामले में इसकी प्रयोज्यता के संबंध में संदेह था। इस भ्रम को दूर करने के लिए स्थिति को स्पष्ट करते हुए प्राधिकरण ने 15 अप्रैल, 99 को एक अन्य आदेश पारित किया था और यह जोर दिया था कि निर्धारित वर्गीकरण की प्रणाली 1 जुलाई, 98 से प्रभावी होगी। इस स्पष्टीकरण वाली अधिसूचना के संदर्भ में सीपीटी ने संभवतः इस विषय पर 1 जुलाई, 98 से प्रभावी कुछ निर्णय लिए हैं, जिसने पूर्वप्रभाव से संशोधित की गई दरों के बारे में और भ्रम पैदा कर दिया है।

6. यह उल्लेखनीय है कि सरकार की उल्लिखित नीति के अनुसार तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों में कुछ रियायतें दी गई हैं। पोत-संबद्ध प्रभारों में इन रियायतों के संबंध में प्राधिकरण का उल्लिखित आदेश पोतों के 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' के रूप में वर्गीकरण की एकसमान प्रणाली लागू करने के लिए पारित किया गया था। परंतु, लगता है कि सीपीटी ने 'तटीय वस्तुएं' शब्द पर जोर दिया है और 'तटीय वस्तुएं' की सीमाशुल्क अधिनियम में दी गई परिभाषा को अपनाया है तथा दुलाई की जाने वाली 'वस्तुएं' के संदर्भ में पोतों का वर्गीकरण कर दिया है।

7. इस मामले में सीपीटी में 26 अप्रैल, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाए गए मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

गैरार्ग गरकंटर लाइन्स लिमिटेड

- (i) हमारे पोत पहले 'तटीय' के रूप में वर्गीकृत किए गए थे। परंतु, सीपीटी ने इन्हें 'कार्गो के मूल स्थान' के अनुसार 'विदेश जाने वाले' की दर में बदल दिया है। यह दृष्टिकोण गलत है। पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायतें दी जाती हैं और किसी पोत का स्तर उसके प्रमाण पत्र के अनुसार निर्धारित किया जाता है और उसके द्वारा टोए जाने वाले कार्गो के अनुसार नहीं।
- (ii) सीपीटी की दरों का मान कार्गो-संबद्ध प्रभारों के प्रयोजनार्थ 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' के बीच कोई भेद नहीं करता। इसलिए, सीपीटी को पोत-संबद्ध प्रभारों का निर्धारण करने के लिए 'कार्गो के मूल स्थान' की अवधारणा अचानक क्यों लागू करनी चाहिए?
- (iii) पोतों का 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' के रूप में वर्गीकरण नौवहन महानिदेशक या सीमाशुल्क, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा जारी प्रमाण-पत्र के अनुसार किया जाना चाहिए। यदि कोई शंका है, तब वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम के प्रावधानों को देखना चाहिए। सीमाशुल्क अधिनियम के प्रावधान बिल्कुल भी सुसंगत नहीं हैं। इस संबंध में सीपीटी के दरों के मान में स्पष्ट प्रावधान हैं। टीएएमपी के 2 जून, 98 के आदेश द्वारा केवल कुछ संशोधन लागू किए गए हैं। यह सीपीटी द्वारा किए गए (गलत) दावे के अनुसार दरों के मान के सभी संगत प्रावधानों का बिल्कुल भी अधिग्रहण नहीं करता है। इसलिए, सीपीटी को हमारे पोतों के 'तटीय' के रूप में पूर्ववर्ती वर्गीकरण को बदलने की कोई आवश्यकता नहीं थी। टीएएमपी के 2 जून, 98 के आदेश के अनुसार भी स्थिति बदल नहीं जाती है। सीपीटी ने 'तटीय वस्तुएं' शब्द का गलत प्रयोग करके भ्रम पैदा किया है।
- (iv) नौवहन महानिदेशक द्वारा हमारे सभी पोत 'तटीय' स्तर के रूप में अर्थात् - विधिवत तौर पर प्रमाणित किए गए हैं। वस्तुतः, हमारा एक पोत (एगटी. ऋचा) इस अर्थ में कि उसकी कालावधि के संदर्भ में वह पूर्णतया तटीय पोत है, हमारे लिए इसे 'विदेश जाने वाला' के रूप में पुनः परिवर्तित करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है।
- (v) सीपीटी ने टीएएमपी के आदेश की शान्ति को नहीं समझा है। स्पष्टतः, इसके पीछे 'कार्गो के मूल स्थान' पर जोर न देकर बल्कि तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने का आशय था।
- (vi) हम एक भारतीय पार्टी हैं। हम एक भारतीय ग्राहक अर्थात् इंडियन ऑयल कारपोरेशन के लिए कार्गो की दुलाई करते हैं। हम उक्त कार्गो की एक भारतीय पत्तन (अर्थात् सीपीटी/एचडीसी) तक कार्गो की दुलाई करते हैं। यह कार्गो 'सीमाशुल्क-मुक्त' होता है और इसका कोई आर्थिक महत्व नहीं होता। महत्वपूर्ण तथ्य यह है कि इसने भारतीय पत्तन पारादीप में प्रवेश किया था और वहां उतारा गया था।

- (vii) यह भी उल्लेखनीय है कि पारादीप पत्तन से सीपीटी/एचडीसी तक उक्त 'बद्ध-कार्गो' की दुलाई करने वाले हमारे पोतों को पारादीप पत्तन न्यास ने 'तटीय' माना है ।
- (viii) टीएएमपी के उल्लिखित आदेश में पांच प्रभावी खंड हैं । उक्त खंडों की शब्दावली से यह स्पष्ट है कि खंड 3(i) से 3(iv) तक में कार्गो प्रचालनों के संदर्भ में परिवर्तनों सहित 'तटीय यात्रा लाइसेंस' वाले पोतों का उल्लेख किया गया है । खंड 3(v) वहीं में स्पष्टतः निर्धारित तटीय पोतों के मामलों का उल्लेख किया गया है । हमारे पोत 'विनिर्दिष्ट अवधि वाले लाइसेंस' के अंतर्गत आते हैं और इसलिए वे निर्धारित तटीय पोतों की श्रेणी में आते हैं । इसे देखते हुए, टीएएमपी के आदेश के पैराग्राफ सं० 3(i) से 3(iv) हमारे मामले से संबंधित नहीं हैं, हमारे ऊपर केवल पैराग्राफ सं० 3(v) लागू होता है । सीपीटी ने टीएएमपी के आदेश का हमारे मामले में गलत प्रयोग किया है ।

इंडियन ऑयल कारपोरेशन

- (ix) टीएएमपी के आदेश के पीछे भावना स्पष्टतः तटीय व्यापार का संवर्धन करने की थी । स्पष्टतः 'कार्गो के मूल स्थान' पर बल देने का कोई आशय नहीं था । सीपीटी आदेश का गलत प्रयोग कर रहा है ।
- (x) हमारे यहां काम में लाए जा रहे सभी पोत 'तटीय स्तर' के हैं और तटीय व्यापार के लिए निर्धारित हैं । नौवहन महानिदेशक ने भी उन्हें इसी रूप में प्रमाणित किया है । विशेषकर, पारादीप पत्तन न्यास और विशाखापट्टणम पत्तन न्यास भी उन्हें इसी रूप में मानते हैं ।
- (xi) सीपीटी भी पहले हमारे पोतों को 'तटीय' मानता था । उन्होंने अपना वर्गीकरण टीएएमपी के आदेश के अनुसार बदल दिया है ।

भारतीय नौवहन निगम

- (xii) 'तटीय' यातायात को दी गई रियायतें पोत-संबद्ध प्रभारों (वीआरसी) के संबंध में हैं । तब वीआरसी पर कार्गो की किस्म कैसे लागू हो सकती है ? सीपीटी ने बिल तैयार करने में पूरी तरह गड़बड़ की है ।
- (xiii) वीआरसी में रियायतें निर्धारित करने के लिए पोत की किस्म एकमात्र मानदंड होना चाहिए । 'कार्गो का मूल स्थान' किसी भी तरह तर्कसंगत नहीं है ।
- (xiv) टीएएमपी के आदेश की कोई आवश्यकता नहीं थी । यदि वर्गीकरण में कोई त्रुटि थी, उस पर अलग तरीके से कार्रवाई की जा सकती थी । पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध प्रभारों को एक-दूसरे से मिलाकर अनावश्यक समस्या पैदा की गई है ।

कलकत्ता पत्तन न्यास

- (xv) सीपीटी ने टीएएमपी के आदेश की अनदेखी नहीं की है । इसके विपरीत, उसने आदेश को तथ्यतः माना है, जिसमें तटीय कार्गो पर जोर दिया गया है ।
- (xvi) इस मामले में वीआरसी को बिल्कुल अकेले रूप में नहीं देखा जा सकता । वास्तविक परिवर्तन और प्रशुल्क की वास्तविक लेवी का निर्णय करने के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों (सीआरसी) का उल्लेख आवश्यक है ।

- (xvii) प्रशुल्क निर्धारण करने में 'यातायात जिसे वहन कर सकता है' का सिद्धांत उचित है। कार्गो की किस्म उसके मूल्य के लिए संगत कारक है। 'तटीय वस्तुएं' की सीमाशुल्क अधिनियम में परिभाषा दी गई है।
- (xviii) विदेश जाने वाले पोतों की भुगतान करने की क्षमता अधिक होती है। उल्लिखित दोनों पोत विदेश जाने वाले की श्रेणी के हैं। उन्हें अस्थायी तौर पर परिवर्तित किया गया था। वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम की धारा 3(16) में 'घरेलू व्यापारिक जहाज' की परिभाषा दी गई है, केवल ऐसे जहाजों को 'निर्धारित तटीय पोत' कहा जा सकता है। यह याद रखना चाहिए कि उल्लिखित दोनों जहाजों का जीआरटी 3000 एमटी से अधिक है, जो कि 'घरेलू व्यापारिक जहाजों' के लिए वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम की धारा 3(16) के अंतर्गत निर्धारित की गई सीमा है।
- (xix) किसी भी स्थिति में उल्लिखित दोनों जहाजों का प्रमाणपत्र केवल आवधिक उपलब्ध होता है। वे सीपीटी/एचडीसी में 'अंतराल अवधियों' के दौरान भी आते रहते हैं।
- (xx) ये दोनों जहाज घरेलू खपत के लिए वस्तुओं की दुलाई नहीं करते। इसलिए, उन्हें सीमाशुल्क अधिनियम के अनुसार 'विदेश जाने वाले' माना गया था।
- (xxi) दरों के मान के खंड 2.26 को टीएएमपी के आदेश द्वारा संशोधित किया गया था। इसे देखते हुए, हमारे द्वारा आदेश अथवा दरों के मान की गलत व्याख्या या गलत प्रयोग किए जाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।
- (xxii) हम इस बात से सहमत नहीं हैं कि टीएएमपी के आदेश का मुख्य आशय कार्गो प्रचालनों के संदर्भ में परिवर्तन शामिल करते हुए 'तटीय यात्रा वाले जहाजों' से है और केवल पैराग्राफ 3(v) उल्लिखित दोनों पोतों पर लागू होता है। आदेश पूर्ण रूप में पढ़ा जाना चाहिए। जो कुछ पैराग्राफ 3(iii) में दिया गया है, उसे पैराग्राफ 3(v) द्वारा समाप्त नहीं किया जा सकता। आवेदक टीएएमपी के आदेश की व्याख्या को तोड़-मरोड़ रहे हैं।
- (xxiii) हमने अपने बिलों को टीएएमपी के आदेश के अनुसार ठीक किया है, परंतु, एचडीसी ने ऐसे मामलों में 'विदेश-दरें' वसूल करने के लिए जल-भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तनों को लिखे गए पत्र के आधार पर स्वयं 1997 से ऐसे मामलों में विदेशी दरें वसूल करना आरंभ कर दिया था।

8. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती दिखाई देती है :-

- (i) विचाराधीन समस्या 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' पोतों के वर्गीकरण के संबंध में इस प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 98 के आदेश के कारण उत्पन्न हुई बताई गई है। लेकिन, यह उल्लेखनीय है कि यह समस्या आदेश के कारण उत्पन्न नहीं हुई है, बल्कि सीपीटी द्वारा उसकी व्याख्या और प्रयोग के कारण उत्पन्न हुई है। जो भी हो, यह विडंबना है कि जो आदेश एक स्थिति को स्पष्ट करने के लिए था, उससे उसके विपरीत प्राप्ति के लिए अवसर मिल गया।

- (ii) जैसाकि एससीआई द्वारा तर्क दिया गया है, यह कहना सही नहीं है कि ऐसे आदेश की कोई आवश्यकता नहीं थी। वस्तुतः, सभी महापत्तनों में इस मामले में परिभाषाओं और दृष्टिकोण की एकरूपता लागू करने की विशेष मांग थी।
- (iii) जैसाकि आवेदक और इंडियन ऑयल कारपोरेशन द्वारा सही जोर दिया गया है और स्वयं आदेश के मुख्य भाग में उल्लेख किया गया है कि संदेहास्पद आदेश इस प्राधिकरण द्वारा तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने के विशेष आशय से पारित किया गया था। यह कार्य पोत-संबद्ध प्रभारों में रियल्टी देकर तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने की सरकार की उल्लिखित नीति के अनुसार किया गया था।
- (iv) पोत-संबद्ध प्रभार पोत के स्तर के अनुसार वसूल किए जाते हैं। किसी भी पोत का स्तर उसके प्रमाण-पत्र के अनुसार निर्धारित किया जाता है। कार्गो की किस्म या 'कार्गो के मूल स्थान' का इस प्रसंग में कोई औचित्य नहीं है।
- (v) प्रशुल्क के संदर्भ में पोत से संबंधित मामलों में महापत्तन न्यास अधिनियम और वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम ही सुसंगत कानून हैं, सीमाशुल्क अधिनियम के प्रावधान उनके आदेशों का अधिक्रमण करने के लिए शामिल नहीं किए जा सकते।
- विशेषकर, जैसाकि मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड द्वारा उल्लेख किया गया है कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों के प्रयोजनार्थ अथवा सीमाशुल्क अधिनियम के संदर्भ में 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' कार्गो में कोई अंतर नहीं है। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है कि सीपीटी ने पोत-संबद्ध प्रभारों के निर्धारण के लिए 'कार्गो के मूल स्थान' की अवधारणा अचानक क्यों लागू कर दी।
- संभवतः, सीपीटी ने संदेहास्पद आदेश को दरों के मान में सभी संबंधित खंडों के पूरे अधिक्रमण के रूप में समझ लिया होगा। इस संबंध में कुछ संकेत संयुक्त सुनवाई के समय दिए गए तर्कों से मिल गया था। इसलिए, यह विनिर्दिष्ट करना आवश्यक होगा कि 2 जून, 98 का आदेश परिवर्तन संबंधी प्रक्रिया के बारे में केवल कुछ स्पष्टीकरण देने के संबंध में था और दरों के मान में पहले ही उपलब्ध किसी मूलभूत प्रावधान का अधिक्रमण करने के लिए नहीं था।
- (vi) वस्तुतः, उल्लिखित पोत नौवहन महानिदेशक से प्राप्त प्रमाण-पत्र में विधिवत रूप से शामिल होते हैं। इसलिए, ऐसे निश्चित दस्तावेज के होते हुए उनके स्तर के संबंध में किसी प्रकार का संदेह नहीं होना चाहिए। फिर भी, यदि जैसाकि सीपीटी द्वारा कहा गया है कि प्रमाण-पत्र केवल आवधिक तौर पर उपलब्ध था, तब 'अंतराल अवधियों' के दौरान इन पोतों को केवल 'तटीय' मानने से कुछ समस्या होती। यह स्पष्ट नहीं है कि सीपीटी ने प्रमाणपत्र की राख कग करने का मार्ग क्यों चुना।
- विशेषकर, विशाखापट्टणम पतन न्यास और पारादीप पतन न्यास उसी प्रमाणपत्र और उसी (अथवा उसके समान) कार्गो के संदर्भ में उन पोतों को 'तटीय' की मान्यता दे रहे हैं। रोचक बात यह है कि स्वयं सीपीटी पहले उन्हें 'तटीय' पोतों के रूप में मानता था।
- (vii) सीपीटी का यह तर्क कि पोत-संबद्ध प्रभारों को बिल्कुल अलग करके नहीं देखा जा सकता, सही नहीं है। वास्तविक परिवर्तन और प्रशुल्क की वास्तविक लेवी (पोत-संबद्ध) का निर्णय करने के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों पर इसके द्वारा जोर दिया जाना समझ से परे है।

यह तर्क कि कार्गो की किस्म उसके मूल्य के साथ सुसंगत है, जोकि 'यातायात जिसे पहन कर सकता है' के सिद्धांत पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए आवश्यक है, वैध है। यह केवल कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए सुसंगत है और पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए नहीं।

(viii) 'घरेलू व्यापारिक जहाजों', 'घरेलू खपत के लिए वस्तुएं' से संबंधित सीपीटी का तर्क विचाराधीन मुद्दे से संबंधित नहीं है और इसलिए इनकी जांच-पड़ताल नहीं की गई है।

(ix) 'तटीय यात्रा लाइसेंसों' का उल्लेख करने वाले संदेहास्पद आदेश के पैराग्राफ 3(i) से 3(iv) और 'विनिर्दिष्ट अवधि के लाइसेंसों' का उल्लेख करने वाले केवल पैराग्राफ 3(v) वहीं से संबंधित आवेदक का तर्क सही नहीं है। इस आदेश का उद्देश्य 'तटीय' स्तर में परिवर्तन के सभी मामलों को निम्नानुसार शामिल करना है :-

- > सामान्य लाइसेंस वाले भारतीय पोत का सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर परिवर्तन करना।
- > 'विदेश जाने वाले' पोत का नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी 'विनिर्दिष्ट अवधि वाले लाइसेंस' के अनुसार परिवर्तन करना।
- > 'विदेश जाने वाले' पोत का नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी 'तटीय यात्रा वाले लाइसेंस' के अनुसार परिवर्तन करना।

पैराग्राफ 3(v) वहीं का उद्देश्य केवल 'तटीय' चलने वाले के रूप में पंजीकृत भारतीय जहाजों के मामलों को शामिल करना था। यही कारण है कि उसमें यह उल्लेख किया गया था कि ऐसे मामले में कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा। इसका उद्देश्य 'परिवर्तित जहाजों' के किसी भी मामले को शामिल करना नहीं था।

हमारे 2 जून, 98 के पूर्ववर्ती आदेश में कार्गो के लदान और उतराई का उल्लेख विदेश जाने वाले पोतों के संबंध में परिवर्तन आदेश/लाइसेंस लागू करने की प्रक्रिया को विनिर्दिष्ट करने के लिए था। दूसरे शब्दों में, कार्गो के लदान/उतराई का पहलू पोत के स्तर की 'खास विशेषता' की बजाय 'परिवर्तन कारक' के रूप में देखा जाना चाहिए।

(x) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि 2 जून, 98 के आदेश का विशिष्ट आशय तटीय यातायात को प्रोत्साहित करना था। वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार पोत-संबद्ध प्रभारों के प्रयोजनार्थ 'तटीय' का अर्थ 'एक भारतीय पत्तन से अन्य भारतीय पत्तन तक' लिया जाना है। इस प्रयोजन हेतु कार्गो की किस्म अथवा उसके मूल स्थान का कोई औचित्य नहीं है। जब तक कोई यात्रा एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तक की जाती है, तब तक यह 'तटीय' रहेगी, चाहे पोत भारतीय अथवा विदेशी कार्गो की दुलाई कर रहा हो। यह कि इस मामले में पोत सीमाशुल्क-बद्ध कार्गो की दुलाई कर रहे थे और इसलिए, इससे पोत के वर्गीकरण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। जैसाकि उपर्युक्त पैराग्राफ 5(vi) में पहले उल्लेख किया गया है कि महत्वपूर्ण बात यह है कि उक्त विदेशी कार्गो ने भारतीय पत्तन पारादीप में प्रवेश किया और वहां पर उसे उतारा गया।

(xi) संयुक्त सुनवाई में सीपीटी ने प्रसंगवश जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के उस पुराने पत्र का उल्लेख किया था, जिसके अनुसार 'पोतांतरण कार्गो' के ऐसे मामलों को 'विदेश जाने वाले' पोतों के मामले माना जाना चाहिए था। यह अनुदेश पोतों के गलत वर्गीकरण के कारण हुए

राजस्व घाटे के बारे में लेखापरीक्षा की आपत्ति के परिणामस्वरूप दिखाई देता है। उपर्युक्त के आलोक में कथित पत्र को कानूनी स्थिति को दर्शाने के लिए सही नहीं माना जा सकता। किसी भी हालत में, सरकार का कार्यकारी परिपत्र इस प्राधिकरण के सांविधिक न्यायिक प्राधिकार के कार्यक्षेत्र को सीमित नहीं कर सकता।

9. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों को देखते हुए यह प्राधिकरण मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत आवेदन पत्र को स्वीकार करता है और सीपीटी के अनुरोध को रद्द करता है।

10. सीपीटी को निदेश दिया जाता है कि पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ संदर्भगत पोतों को 1 जुलाई, 98 से 'तटीय' पोत माना जाए।

11. इस तथ्य के बावजूद कि यह मामला इस आदेश द्वारा निपटाया जाता है, लेकिन अभिव्यक्ति संबंधी रागी अस्पष्टताओं और कगियों को दूर करने के लिए 2 जून, 98 के आदेश पर एक विस्तृत विचार-विमर्श करना आवश्यक होगा। यह प्राधिकरण इस संबंध में कुछ अन्य पक्षों द्वारा उठाए गए अन्य मुद्दों को भी शामिल करते हुए इस मामले में समग्र रूप से विचार करेगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 25th May, 2000

No. TAMP/108/99-CPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application made by M/s. Mercator Lines Limited as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/108/99-CPT

M/s. Mercator Lines Limited ... Applicant

Vs.

The Calcutta Port Trust (CPT) ... Respondent

ORDER

(Passed on this 12th day of May 2000)

This case relates to applications dated 1 September 99 and 10 September 99 from Mercator Lines Limited about their coastal vessels (MT.NALON and MT.RICHA) being charged 'foreign-going' rates by the

Calcutta Port Trust (CPT) and the Haldia Dock Complex (HDC). They have stated that these two vessels are plying on a dedicated coastal run on the basis of coastal licence issued by the Director General (Shipping). The cargo is loaded ex-shore tanks of IOCL, Paradip Terminal and meant to discharge at Budge Budge into IOCL shore tanks. The CPT and the HDC are classifying these vessels as foreign – going and charging tariffs as such.

2. In accordance with the procedure prescribed for processing of such cases, the CPT was requested to offer their comments on the applications of Mercator Lines Limited.

3. The relevant comments of the CPT are as follows:

- (i) The Scale of Rates of the CPT have been superseded by the TAMP's notification No.TAMP/2/97-MPT dated 1 July 98.
- (ii) Paragraph 3(iii) of the aforesaid Notification states "in case of such conversion, coastal rates shall be charged by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods".
- (iii) A converted coastal vessel ;can enjoy coastal marine rates only she carries coastal goods.
- (iv) The Customs Act defines coastal goods.
- (v) In these cases, the vessels carried foreign cargo from another Indian Port to Calcutta/Haldia.
- (vi) The entire exercise to charge differential rates for coastal and foreign vessels is to offer certain economic concession to coastal goods.
- (vii) Under these circumstances, marine charges meant for foreign-going vessels are charged on these vessels.

4. As can be gauged from the replies of the CPT, it is seen that the problem has apparently been caused by the phrase "coastal goods" used in the Authority's Order dated 2 June 98 in which the Authority had prescribed a system of classification of vessels as 'coastal' and 'foreign-going' for tariff purposes.

5. The Order in reference of the Authority was passed on 2 June 98 with reference to a case relating to the Chennai Port Trust (CHPT). Although the Order specifically stated that the system of classification prescribed therein was for common adoption by all the major ports, there was still doubt in the minds of some ports about its applicability to their cases. To remove this confusion, the Authority passed another Order on 15 April 99 clarifying the position and reiterating that the system of classification prescribed would be effective from 1 July 98. With reference to this clarificatory notification, the CPT appears to have taken some decisions on the subject with effect from 1 July 98 which has caused further confusion about rates being revised with retrospective effect.

6. It is well known that, in accordance with Government's stated policy, some concessions are given in vessel-related charges for encouraging coastal traffic. The Order in reference of the Authority was passed to introduce a uniform system of classification of vessels as 'coastal' and 'foreign-going' in the context of these concessions in vessel-related charges. But, the CPT appears to have laid emphasis on the phrase 'coastal goods'; taken recourse to the definition given in the Customs Act of 'coastal goods'; and, classified the vessels with reference to the 'goods' carried.

7. A joint hearing was held in this case at the CPT on 26 April 2000. The main points raised at the joint hearing are summarised below:

Mercator Lines Limited

- (i). Our vessels were earlier classified as 'coastal'. But, the CPT has now changed to 'foreign-going' rates with reference to 'origin of the cargo'. This approach is wrong. The concessions are given in vessel-related charges; and, the status of a vessel is determined by its Certification and not by the cargo it carries.
- (ii). The Scale of Rates of CPT does not make any distinction between 'coastal cargo' and 'foreign-cargo' for purposes of

cargo-related charges. Why should the CPT suddenly introduce a concept of 'origin of cargo' and for determining vessel-related charges at that?

- (iii). Classification of vessels as 'coastal' or 'foreign-going' must be determined with reference to the Certificate issued by the Director General of Shipping or by the Customs as the case may be. If there is any doubt, provisions of the Merchant Shipping Act must be referred to. The provisions of the Customs Act are not relevant at all. The CPT's Scale of Rates contains clear provisions in this regard. The 2 June 98 Order of the TAMP only introduces some modifications. It does not supersede all the relevant provisions of the Scale of Rates as (wrongly) claimed by the CPT. There was, therefore, no need for the CPT to alter the earlier classification of our vessels as 'coastal'. Even with reference to the 2 June 98 Order of the TAMP, the position does not change. The CPT has introduced confusion by misapplying the phrase 'coastal goods'.
- (iv). All our vessels have been duly certified by the Director General of Shipping to be 'coastal' in status. In fact, one of our vessels (viz. *MT.RICHA*) is a totally coastal vessel in the sense that, with reference to its life period, we have no option for its re-conversion to 'foreign-going'.
- (v). The CPT has not appreciated the spirit of the TAMP Order. Apparently, the intention behind it was to encourage coastal traffic and not to emphasise 'origin of cargo'.
- (vi). We are an Indian party. We carry cargo for an Indian customer viz. the Indian Oil Corporation. We carry the said cargo from one Indian port (viz. the Paradip Port) to another Indian port (viz. CPT/HDC). That the cargo involved is 'Customs-bonded' is not of any material significance. What is of significance is the fact that it had entered the Indian port of Paradip and landed there.
- (vii). It is also noteworthy that our vessels carrying the said 'bonded cargo' from the Paradip Port to the CPT/HDC are being treated as 'coastal' by the Paradip Port Trust.
- (viii). The Order in reference of the TAMP has five operative clauses. From the wording of the clauses, it is apparent that Clauses 3(i) to 3(iv) refer to vessels having 'Coastal Voyage Licences' involving conversions with reference to cargo operations. Clause 3(v) *ibid* obviously refers to cases of dedicated coastal vessels. Our vessels are covered by 'specified period licences'; and, as such, they fall in the category of dedicated coastal vessels. That being so, paragraphs 3(i) to 3(iv) of the TAMP Order are not at all relevant to our case; we are covered only by paragraph 3(v). The CPT has misapplied the TAMP Order in our case.

INDIAN OIL CORPORATION

- (ix). The intention behind the TAMP Order was obviously to promote coastal trade. Apparently, there was no intention to emphasise 'origin of cargo'. The CPT is misapplying the Order.
- (x). All the vessels engaged by us are 'coastal' in status, dedicated to coastal trade. The Director General of Shipping has certified them to be so also. Significantly, the Paradip Port Trust and the Visakhapatnam Port Trust also treat them as such.
- (xi). The CPT also was earlier treating our vessels as 'coastal'. They have changed their classification with reference to the TAMP Order.

SHIPPING CORPORATION OF INDIA

- (xii). The concessions given to 'coastal' traffic are in respect of vessel-related charges (VRC). How can VRC be covered by nature of cargo? This is total distortion of billing by the CPT.
- (xiii). Nature of vessel must be the sole criterion for determining concessions in VRC. 'Origin of cargo' has no relevance at all.
- (xiv). There was no need for the TAMP Order. If there was any error in classification, it could have been dealt with in different ways. Unnecessary complication has been introduced by mixing vessel-related and cargo-related charges.

CALCUTTA PORT TRUST

- (xv). The CPT has not ignored the spirit of the TAMP Order. On the contrary, it has gone *ipso facto* by the Order which emphasises coastal cargo.
- (xvi). In this case, VRC cannot be seen totally in isolation. Reference to cargo-related charges (CRC) is necessary to decide on actual conversion and actual levy of tariff.
- (xvii). In tariff fixation, 'what the traffic can bear' is a relevant principle. Nature of cargo is a factor relevant to its value. 'Coastal goods' has been defined in the Customs Act.
- (xviii). 'Foreign-going vessels' have a higher capacity to pay. The two vessels in reference are foreign going. They were only converted temporarily. They cannot, therefore, be taken to be 'dedicated coastal vessels'. Section 3(16) of the Merchant Shipping Act defines 'home trade ships'; only such ships can be called 'dedicated coastal vessels'.

It has also be recognised that all the three ships in reference have a GRT greater than 3000 MT which is the limit prescribed under Section 3(16) of the Merchant Shipping Act for 'home trade ships'.

- (xix). In any case, the certification for the three vessels in reference is only intermittently available. They have been calling at the CPT/HDC even during the 'gap periods'.
- (xx). All the three ships in reference did not carry goods for home consumption. They had, in terms of the Customs Act, therefore, to be treated as 'foreign-going'.
- (xxi). Clause 2.26 of the Scale of Rates was amended by the TAMP Order. That being so, there can be no question of our misinterpreting or misapplying either the Order or the Scale of Rates.
- (xxii). We do not agree that the TAMP Order was intended mainly for 'coastal voyage ships' involving conversion with reference to cargo operations; and, that only paragraph 3(v) applies to the three vessels in reference. An Order has to be read in toto. What is given in paragraph 3(iii) cannot be extinguished by paragraph 3(v). The Applicants are distorting interpretation of the TAMP Order.
- (xxiii). We corrected our billing with reference to the TAMP Order. But, HDC started charging foreign-rates in such cases from 1997 itself on the basis of a letter from the Ministry of Surface Transport requiring the major ports to charge 'foreign-rates' in such cases.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and on the basis of a collective application of mind, the following position is seen to emerge:

- (i). The problem under discussion is made out to have been caused by this Authority's Order dated 2 June 98 about classification of vessels as 'coastal' and 'foreign-going'. But, it must be pointed out that the problem has been caused not by the Order but by its interpretation and application by the CPT. Be that as it may, it is ironic that an order meant to clarify a position should have given an opportunity for achieving the opposite.
- (ii). It is not correct to say, as has been argued by the SCI, that there was no need for such an order. In fact, there was a specific demand for introducing uniformity of definitions and approach in the matter at all the major ports.

- (iii). As has been rightly stressed by the Applicant and the Indian Oil Corporation, and as has been stated in the body of the Order itself, the impugned order was passed by this Authority with the specific intent of encouraging coastal traffic. This was done with reference to the stated governmental policy of promoting coastal traffic by giving concessions in vessel-related charges.
- (iv). Vessel-related charges are levied with reference to the status of the vessel. The status of a vessel is determined by its Certification. The nature of cargo or 'origin of the cargo' has no relevance in this context at all.
- (v). For matters relating to vessels in the context of tariff, the Major Port Trusts Act and the Merchant Shipping Act are the relevant Statutes; provisions of the Customs Act cannot be brought in to override their prescriptions.

Significantly, as has been pointed out by Mercator Lines Limited, for purposes of cargo-related charges, there is no distinction between 'coastal' and 'foreign' cargo; or, any reference to the Customs Act. It is not clear, therefore, why the CPT suddenly introduced a concept of 'origin of the cargo' for determining vessel-related charges at that.

Possibly, the CPT understood the impugned order to amount to a total supersession of all the relevant clauses in its Scale of Rates. Some indication to this effect was available in the arguments advanced at the joint hearing. It will, therefore, be necessary to specify that the 2 June 98 Order was only to introduce some clarifications about the conversion process and not to supersede any basic provisions already available in the Scale of Rates.

- (vi). Admittedly, the vessels in reference here are duly covered by such Certification from the Director General of Shipping. There should, therefore, have been no doubt about their status in the face of such definite documentation. Even if, as alleged by the CPT, the Certification was only intermittently available, there should have been some problem in treating these vessels as 'coastal' only during the 'gap periods'. It is not clear why the CPT has chosen to discredit the certification altogether.

Significantly, the Visakhapatnam Port Trust and the Paradip Port Trust are reported to be recognising these vessels as 'coastal' vessels based on the same Certification and with reference to the same (or, similar) cargo. Interestingly, the CPT itself had earlier been recognising them as 'coastal' vessels!

- (vii). The CPT argument that vessel-related charges cannot be seen totally in isolation is not correct. Its insistence on reference to

cargo-related charges to decide on actual conversion and actual levy of (vessel-related) tariff is incomprehensible.

The argument that the nature of cargo is relevant to its value which is necessary for fixing the tariff on the principle of 'what the traffic can bear' is valid. Only, this is relevant to cargo-related charges and not to vessel-related charges.

- (viii). The CPT argument relating to 'home trade ships', 'goods for home consumption', etc., are not germane to the issue in focus, and are not, therefore, gone into.
- (ix). The Applicants' argument about paragraph 3(i) to 3(iv) of the impugned Order of this Authority referring to 'coastal voyage licenses' and only paragraph 3(v) *ibid* referring to 'specified period licenses' is also misplaced. The Order is meant to cover all cases of conversion to 'coastal' status as follows:
- Conversion, on the basis of a Customs Conversion Order of an Indian vessel with a general license.
 - Conversion, with reference to a 'Specified Period License' issued by the Director General of Shipping, of a 'foreign-going' vessel.
 - Conversion, with reference to a 'Coastal Voyage License' issued by the Director General of Shipping, of a 'foreign-going' vessel.

Paragraph 3(v) *ibid* was meant to cover cases of Indian vessels registered only for 'coastal' runs. That was why it was stated therein that, in such cases, no other documents would be required. It was not meant to cover any cases of 'converted vessels' at all.

The reference of loading and unloading of cargo was made in our earlier order of 2 June 98 to specify the process of giving effect to the Conversion Order / Licence in respect of foreign-going vessels. In other words, the cargo loading / unloading aspect should be seen as a 'conversion factor' and not as a 'characteristic feature' of the status of the vessel.

- (x). As earlier stated, the specific intent of the 2 June 98 Order was to promote coastal traffic. For purposes of vessel-related charges, in terms of the provisions of the Merchant Shipping Act, 'coastal' has to be taken to mean 'from one Indian Port to another Indian Port'. The nature of cargo or its origin will be of no relevance for this purpose. So long as the voyage is from one Indian Port to another Indian Port, it will remain 'coastal' irrespective of whether the vessel carried Indian or foreign cargo. That the vessels in this

case were carrying Customs-bonded cargo cannot, therefore, be of any consequence to classification of the vessel. As earlier stated in paragraph 5(vi) above, what is significant is the fact that the said foreign cargo had entered the Indian port of Paradip and landed there.

- (xi). At the joint hearing, the CPT has incidentally referred to an old communication from the Ministry of Surface Transport to the effect that cases of such 'transhipped cargo' should be deemed to be cases of 'foreign-going' vessels. This instruction appears to have been the consequence of an audit objection about loss of revenue caused by wrong classification of vessels. In the light of what has been stated above, the said communication cannot be said to have correctly appreciated the legal position. In any case, an executive circular of the Government cannot restrict the scope of statutory jurisdiction of this Authority.

9. In the result, and for the reasons given above, the Authority allows the application submitted by M/s. Mercator Lines Limited and rejects the contentions of the CPT.

10. The CPT is directed to treat the vessels in reference as 'coastal' for the purpose of charging vessel-related charges with effect from 1 July 98.

11. Notwithstanding the fact that this case is disposed of by this Order, it will be necessary to consider a possible elaboration of the 2 June 98 Order to remove all ambiguities and inadequacies of expression. This Authority will take a total view in the matter separately taking also into account the other issues in this connection raised by some other ports.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt/III/IV/Exty/143/2000]